

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

La compétence civile du tribunal de police

LARIELLE, SARAH

Published in:

Revue générale des assurances et des responsabilités

Publication date:

2014

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

LARIELLE, SARAH 2014, 'La compétence civile du tribunal de police: les limites rappelées par la Cour de cassation ', *Revue générale des assurances et des responsabilités*, Numéro 6, 15099.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



siste en un heurt entre deux skieuses descendant une piste de ski.

Un pareil accident est étranger aux risques de la circulation.

En décidant qu'il s'agit d'un accident de la circulation, le jugement attaqué viole la disposition précitée.

Le moyen, en cette branche, est fondé.

Sur les autres griefs.

Il n'y a pas lieu d'examiner la seconde branche du moyen, qui ne saurait entraîner une cassation plus étendue.

Sur le renvoi.

En application de l'article 660 du Code judiciaire, la Cour renvoie la cause devant le tribunal compétent.

La contestation relevant de la compétence générale du tribunal de première instance en vertu de l'article 568, alinéa 1^{er}, du même Code, le tribunal de première instance de Dinant était tenu de statuer au fond à charge d'appel conformément à l'article 1070 de ce Code.

Il y a lieu, dès lors, de renvoyer la cause à ce tribunal.

Par ces motifs :

La Cour

Casse le jugement attaqué.

.

OBSERVATIONS

La compétence civile du tribunal de police : les limites rappelées par la Cour de cassation

L'étendue de la compétence civile du tribunal de police, fondée sur l'article 601*bis* du Code judiciaire, a déjà fait couler beaucoup d'encre, l'appréciation de la notion d'« accident de circulation » contenue dans cet article étant à géométrie variable (1).

Récemment, l'occasion a été donnée à la Cour de cassation de rappeler les limites de cet article dans le cadre d'un litige relatif à un accident de ski survenu le 13 mars 2009 en Suisse. La cause avait été portée par le demandeur devant le tribunal de police de Dinant, lequel s'était déclaré compétent pour en connaître, ce qu'avait confirmé le tribunal de première instance de Dinant, en faisant référence à un jugement du tribunal de première instance de Neufchâteau du 25 juin 2010.

Dans son arrêt du 20 janvier 2014, la Cour de cassation a considéré, après avoir rappelé la définition de la notion d'« accident de la circulation », qu'un heurt entre deux

skieuses est étranger aux risques de la circulation, de sorte que le jugement du tribunal de première instance de Dinant a violé l'article 601*bis* du Code judiciaire (2).

I. — *Évolution de la notion d'accident de la circulation sous le prisme de la compétence.*

A. — *Documents parlementaires.*

La proposition de loi à l'origine de l'insertion de l'article 601*bis* dans le Code judiciaire faisait initialement référence à un « accident de roulage » (3). Il a été d'emblée précisé que la notion d'« accident de roulage » serait d'interprétation large et que le soin était laissé à la jurisprudence d'en tracer les contours (4). Le terme « roulage » a finalement été remplacé par « circulation » afin d'« uniformiser la terminologie » (5).

(2) Cass., 20 janvier 2014, R.G. n° C.11.0778.F/1.

(3) Proposition de loi du 26 février 1992 relative aux tribunaux de police, déposée par M. Arts, Développements, *Doc. parl.*, Sén., sess. extr. 1991-1992, n° 6-209/1. Elle visait également à modifier l'article 138, 6°, du Code d'instruction criminelle relatif à la compétence pénale du tribunal de police.

(4) La commission précise que « c'est la jurisprudence qui devra démontrer le caractère suffisant de cette définition », *op. cit.*, n° 123-209/2; S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, n° 14552/1.

(5) Rapport du 27 juin 1994 fait au nom de la commission de la justice par M. Landuyt, *Doc. parl.*, Ch.

(1) Voy. notamment G. de Leval, *La jurisprudence du Code judiciaire commentée - La compétence*, Bruges, la Charte, 2011, pp. 177-196; B. Delacroix, « Le tribunal de police : questions de compétence et de procédure civile », in M. Houben, *Développements récents du droit des accidents de la circulation*, C.U.P., vol. 52, 2002, pp. 221-240; S. Uhlig, « La compétence civile du tribunal de police ou la mer sans rivages », *R.G.A.R.*, 2009, n° 14552.

Dès l'origine, la commission du Sénat s'était interrogée sur les accidents survenant sur les pistes de ski, estimant qu'il était nécessaire de délimiter le champ d'application des dispositions nouvelles. L'un des membres était d'avis que les accidents survenus sur des domaines privés, comme les pistes de ski, ne pouvaient être considérés comme des « accidents de roulage » (6). Nous attirons l'attention sur le fait que la notion d'accident de roulage ne peut être confondue avec le lieu de survenance de celui-ci.

L'article 601*bis* dans sa version actuelle dispose que « quel qu'en soit le montant, le tribunal de police connaît de toute demande relative à la réparation d'un dommage résultant d'un accident de la circulation ou d'un accident ferroviaire même si celui-ci est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public ». Il est aujourd'hui acquis que la compétence attribuée au tribunal de police en vertu de l'article 601*bis* du Code judiciaire est une compétence exclusive (7).

B. — Jurisprudence de la Cour de cassation.

Dans son arrêt du 20 octobre 1998, la Cour de cassation avait rappelé, en faisant référence aux travaux parlementaires de la loi du 11 juillet 1994 que la notion d'« accident de la circulation » devait être interprétée au sens large, ce qui était déjà accepté par la doctrine et la jurisprudence (8), et a considéré que cette notion vise « aussi bien un accident de la circulation routière impliquant des piétons et des animaux ou des moyens de transport par terre empruntant la voie publique, que pareil accident survenu sur les terrains ouverts au public et les terrains non publics, mais ouverts à un certain nombre de personnes » (9). Cette jurisprudence a été confirmée à de nombreuses reprises (10). Si ces arrêts ont été rendus en matière

pénale, il est largement admis qu'ils s'appliquent en matière civile, à l'exception des considérations relatives au lieu de l'accident, le tribunal civil étant compétent également si l'accident survient dans un lieu qui n'est pas accessible au public (11). La Cour, en faisant explicitement référence à la circulation *routière* et aux moyens de transport *par terre*, a tempéré la thèse maximaliste, appréciant la notion d'« accident de la circulation » de façon particulièrement extensive, englobant des hypothèses probablement insoupçonnées par le législateur (12).

C'est par un arrêt du 27 août 2002 que la Cour de cassation s'est prononcée en matière civile, en considérant que le dommage doit résulter d'un « accident de roulage » et que la compétence du tribunal de police s'étend à « tous les accidents de la circulation impliquant des moyens de transport, des piétons ou des animaux visés au Code de la route ». Elle semble de cette façon définir l'« accident de circulation » de manière plus stricte (13).

Elle a davantage précisé la notion contenue dans l'article 601*bis* du Code judiciaire dans un arrêt du 6 février 2009, en faisant référence aux « risques de la circulation routière », outre le renvoi aux « moyens de transport, piétons ou animaux visés par le Code de la route du 1^{er} décembre 1975 » (14). Elle a considéré dans le cas d'espèce que l'accident (un ouvrier décédé en déchargeant un semi-remorque, écrasé entre deux véhicules à l'arrêt) était sans rapport avec les risques de la circulation

repr., sess. ord. 1993-1994, n° 28-1480/3, faisant explicitement référence à l'article 138 du Code d'instruction criminelle.

(6) *Ibidem*, n° 126-209/2.

(7) Cass., 27 février 1997, *J.L.M.B.*, 1997, p. 412; G. Closset-Marchal, *La compétence en droit judiciaire privé*, Bruxelles, Larcier, 2009, pp. 247-248; G. de Leval, *op. cit.*, p. 177; J.-S. Lenaerts, « Les compétences civiles et pénales du tribunal de police : état des lieux », *For. ass.*, 2012, p. 170; S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, n°s 14552/1 et 2.

(8) G. de Leval, *op. cit.*, p. 178.

(9) Cass., 28 octobre 1998, *Pas.*, 1999, p. 174; *J.L.M.B.*, 1999, p. 143.

(10) Cass., 3 novembre 1998, *Dr. circ.*, 1999, p. 105; Cass., 24 mars 1999, *Pas.*, 1999, p. 433; Cass.,

16 juin 1999, *Pas.*, 1999, p. 898; Cass., 7 février 2001, R.G. n° P.00.1655.F; Cass., 26 septembre 2001, *Pas.*, 2001, p. 1491; Cass., 25 mai 2004, R.G. n° P.04.0193.N; Cass., 14 juin 2005, R.G. n° P.04.1596.N.

(11) G. Closset-Marchal, *op. cit.*, p. 249; B. Delacroix, *op. cit.*, p. 226; J.-S. Lenaerts, *op. cit.*, p. 171; S. Uhlig, « Questions actuelles en matière de compétence », in H. Boultabach (coord.), *Actualités et développements récents en droit judiciaire*, C.U.P., vol. 70, Bruxelles, Larcier, 2004, pp. 28 et 31; *idem*, « La compétence civile... », *op. cit.*, n° 14552/2.

(12) J.-S. Lenaerts, *op. cit.*, p. 171; S. Uhlig, « Questions actuelles... », *op. cit.*, p. 30. Toutefois, selon T. Papart, ajouter le qualificatif « routière » reviendrait à ajouter une condition que le législateur n'a pas formulée (T. Papart, « Se déplacer sans circuler : impossible n'est pas belge », *J.L.M.B.*, 2001, p. 1364).

(13) Cass., 27 août 2002, R.G. n° C.02.0386.N.; J.-S. Lenaerts, *op. cit.*, p. 172.

(14) Cass., 6 février 2009, R.G. n° C.07.0341.



routière. Cette référence aux risques semble impliquer une interprétation plus restrictive de la notion d'« accident de la circulation » (15).

Dans son arrêt du 20 janvier 2014, la Cour de cassation confirme cette jurisprudence en faisant à nouveau référence aux *risques* de la circulation et aux moyens de transport, des piétons ou des animaux *visés par le Code de la route*, estimant qu'un accident entre deux skieuses est étranger aux risques de la circulation. La Cour réaffirme par cet arrêt que la notion d'« accident de la circulation » n'est pas aussi extensive que ce qu'une part de la doctrine et de la jurisprudence veulent lui prêter. Nous nous interrogeons toutefois sur la seconde partie de la définition donnée par la Cour (« et qui se produit sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics, mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter » (16)) dès lors qu'elle rappelle dans le même arrêt que l'article 601*bis* vise également les accidents survenus dans des lieux non accessibles au public (17).

C. — Jurisprudence des juridictions de fond relative aux accidents de ski.

En général, les accidents de ski ne sont pas considérés comme des accidents de la circulation dont la compétence est dévolue au tribunal de police. Les affaires sont en effet tranchées par le tribunal de première instance (et le cas échéant la cour d'appel) sans qu'aucun débat ne s'instaure sur la compétence (18).

(15) V. Grella, « Chronique de compétence », in H. Boularbah et F. Georges (dir.) *Actualités en droit judiciaire*, C.U.P., vol. 122, Liège, Anthemis, 2010, p. 40; S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, n° 14552/11.

(16) Cass., 20 janvier 2014, R.G. n° C.11.0778.F/1.

(17) *Ibidem*. Contrairement à l'article 138, 6°*bis*, du Code d'instruction criminelle (G. de Leval, *op. cit.*, pp. 181-182; B. Delacroix, *op. cit.*, pp. 227). S. Uhlig rappelle que le tribunal de police est également compétent, en matière civile, si l'accident est survenu dans un lieu qui n'est pas accessible au public, mais se dit toutefois favorable à l'exclusion des accidents survenus sur des terrains privés, dans un objectif d'uniformisation (S. Uhlig, « Questions actuelles... », *op. cit.*, pp. 28-29).

(18) Anvers, 18 janvier 2012, R.G.D.C., 2014, p. 127; Gand, 30 mars 2006, *Bull. ass.*, 2007, p. 359; Gand, 23 septembre 2004, *Bull. ass.*, 2006, p. 252; Civ. Liège, 30 avril 2010, *J.L.M.B.*, 2011, p. 274; Civ. Bruxelles, 10 juin 2008, R.G.A.R., 2009, n° 14511.

Cependant, plusieurs juridictions ont plus récemment suivi la thèse maximaliste et ont considéré que les demandes relatives à des accidents de ski relevaient de la compétence du tribunal de police (19).

La définition donnée à la notion d'« accident de la circulation » par l'une d'entre elles, le tribunal de première instance de Neufchâteau dans son jugement du 25 juin 2010, n'est pas la définition de la Cour de cassation, mais celle énoncée par T. Papart, à savoir « tout événement imprévu, malheureux et dommageable résultant de l'alternance de mouvements et d'arrêts volontaires ou non » (20).

Le tribunal de première instance de Dinant, dont le jugement a été cassé par la Cour de cassation dans son arrêt du 20 janvier 2014, faisait référence à cette seule décision pour se considérer compétent, sans avoir égard à l'ensemble de la jurisprudence et notamment celle de la Cour de cassation, ce qui a valu à cette dernière de rappeler sa jurisprudence, en l'appliquant spécifiquement aux accidents de ski.

II. — Implications.

De la circonstance que la Cour de cassation a estimé qu'un heurt entre deux skieuses descendant une piste de ski est étranger aux risques de la circulation, des généralités peuvent-elles être dégagées concernant la pratique des sports, à savoir que les risques encourus seraient des risques « sportifs » et non des risques « de circulation »? La Cour de cassation ne s'étant pas étendue sur la notion de risque, il paraît difficile de tirer des conclusions générales.

À cet égard, certains auteurs considèrent que pour qu'il y ait un accident de circulation, le déplacement doit être justifié par

(19) Trib. arr. Termonde, 16 juin 2010, *R.W.*, 2011-2012, p. 1309; Civ. Neufchâteau, 25 juin 2010, *J.L.M.B.*, 2011, p. 263; Pol. Liège, 7 février 2007, *C.R.A.*, 2008, p. 222.

(20) Civ. Neufchâteau, 25 juin 2010, *J.L.M.B.*, 2011, p. 263 renvoyant à T. Papart, « Accident de la circulation : nouvelle auberge espagnole juridique », *J.L.M.B.*, 2004, p. 132, selon qui « toute limitation jurisprudentielle ou doctrinale de cette définition [...] risquerait de porter atteinte à ce que fut l'exacte volonté du législateur [...] à savoir : reconnaître au tribunal de police une compétence exclusive pour toute demande qui a un rapport avec la réparation du dommage résultant d'un accident de la circulation au sens le plus large du terme ».

l'objectif primaire de circulation, alors que l'objectif du sportif est de pratiquer son sport (tel serait le cas de deux nageurs se percutant dans une piscine ou d'une collision entre deux *skateboards*, sauf si le déplacement d'un endroit à un autre était l'objectif premier de leur mouvement) (21).

La notion de « risque » figure d'ailleurs parmi les arguments invoqués dans le cadre de l'application de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989, notamment pour les accidents causés lors de compétitions automobiles (22). Certains auteurs considèrent que le risque lors d'une compétition est plus intense et distinct du risque de la circulation (23), contrairement à d'autres qui estiment que le but est de se déplacer d'un endroit à un autre le plus rapidement possible (24). Indépendamment de l'application de l'article 29*bis*, la Cour de cassation a considéré, dans son arrêt du 20 octobre 1998 (confirmé à plusieurs reprises), que les demandes découlant de tels accidents relèvent de la compétence du tribunal de police (25).

Il serait par conséquent intéressant que la Cour de cassation définisse à présent la notion de « risques de la circulation »...

Sans se lancer dans l'analyse de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 (26), la référence à la notion de « risques de la circulation », à laquelle la jurisprudence relative à cette disposition renvoie déjà fréquemment, pourrait se généraliser à la suite de l'arrêt du 20 janvier 2014, dès lors que plusieurs auteurs considèrent que la notion d'« accident de la circulation » doit être définie de la même manière dans ledit article 29*bis* et dans l'article 601*bis* du Code judiciaire (27) « si le postulat de rationalité du législateur revêt encore un sens » (28), ces dispositions ayant été introduites à quelques mois d'intervalle (29). D'autres auteurs estiment au contraire qu'il doit être admis que cette notion soit appréciée différemment en fonction de la disposition dans laquelle elle se trouve (30). La Cour de cassation ne s'est, à notre connaissance, pas encore prononcée explicitement à ce sujet.

Bien que le fondement juridique de l'action (notamment l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989) soit en principe sans incidence pour déterminer si l'accident

(21) G. Closset-Marchal, *op. cit.*, p. 250; C. Eyben, « L'accident de circulation, une définition risquée ou l'inapplication du régime d'indemnisation automatique aux accidents de compétition », in P. Jadoul et B. Dubuisson (dir.), *L'indemnisation des usagers faibles de la route*, coll. Les dossiers du J.T., Bruxelles, Larcier, 2002, p. 68; S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, n° 14552/8. Voy. également L. Brewaeys, « Het begrip verkeersongeval : Blijvende bron van betwisting », *C.R.A.*, 2013, p. 6. *Contra* : T. Papart, « Se déplacer sans circuler... », *op. cit.*, p. 1364, qui considère que de tels accidents relèvent de la compétence du tribunal de police et que même s'il s'agit d'une interprétation extensive, elle a le mérite d'être en conformité avec la volonté du législateur et de ne pas ajouter un critère que le législateur n'a pas voulu énoncer.

(22) H. de Rode *L'indemnisation des victimes faibles d'accidents de circulation - L'article 29bis*, Louvain-la-Neuve, Anthemis, 2008, p. 22. Voy. également l'étude relative au risque de C. Eyben, « L'accident de circulation... », *op. cit.*, pp. 63-84.

(23) *Idem*, « L'article 29bis et les accidents de compétition : zones d'ombres persistantes », *R.G.A.R.*, 2009, n° 14473/2; *Idem*, « L'accident de circulation... », *op. cit.*, pp. 70-77.

(24) N. Estienne, « Questions choisies... », *op. cit.*, n° 13894/7.

(25) *Ibidem*, n° 13894/7. Voy. à cet égard l'article particulièrement complet de C. Eyben, « L'article 29bis et les accidents de compétition... », *op. cit.*, n° 14473 et T.-L. Eeman, A.-M. Naveau et A. Rondao Alfaced, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 : où en sommes-nous ? » in J. Loly, *Droit du roulage - Questions choisies*, Limal, Anthemis, 2012, pp. 131-137.

(26) À ce sujet, nous renvoyons notamment aux études de D. de Callatay et N. Estienne, « Le point sur l'indemnisation automatique des usagers faibles de la route après la loi du 19 janvier 2001 », *Développements récents du droit des accidents de la circulation*, C.U.P., vol. 52, pp. 125-162; T.-L. Eeman, A.-M. Naveau et A. Rondao Alfaced, *op. cit.*, pp. 121-187; N. Estienne, « Questions choisies en matière d'indemnisation des usagers faibles de la route », *R.G.A.R.*, 2004, n° 13894; C. Eyben, « L'article 29bis et les accidents de compétition... », *op. cit.*, n° 14473; J. Van Rossum, « L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs : état de la question », in *Circulation routière et responsabilité*, Limal, Anthemis, 2012, pp. 47-83.

(27) Ainsi que dans celui de l'article 138, 6°*bis*, du Code d'instruction criminelle.

(28) J.-F. van Drooghenbroeck, « L'indemnisation automatique des usagers faibles de la route : une émancipation difficile », in *L'indemnisation sans égard à la responsabilité*, Kluwer, 2001, p. 38.

(29) B. Delacroix, *op. cit.*, p. 227; N. Estienne, « Questions choisies... », *op. cit.*, n° 13894/7; S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, nos 14552/3 et 10.

(30) Notamment C. Eyben, « L'article 29bis et les accidents de compétition... », *op. cit.*, n° 14473/3 et les références citées. Il est rappelé dans ce cadre que l'article 601*bis* du Code judiciaire contient une règle de procédure tandis que l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 contient une règle de fond.



constitue un accident de la circulation au sens de l'article 601*bis* du Code judiciaire (31), l'article 29*bis* a une influence sur les contours de la compétence du tribunal de police (32). Est notamment mis en avant le danger que le tribunal de police, saisi d'une demande fondée sur l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 se déclare compétent pour ensuite estimer que la demande serait non fondée, d'où la nécessité, selon certains, de retenir une même interprétation (33).

Même si le juge statue sur la compétence en ayant égard à la demande des parties (34), les défendeurs pourraient soulever de nombreux déclinatoires de compétence, dès lors qu'à suivre la thèse d'une même interprétation de la notion d'« accident de la circulation », son appréciation dans le cadre de la compétence pourrait rejaillir dans l'appréciation de la demande au fond sur pied de l'article 29*bis*.

Il est rappelé que le tribunal de première instance devant lequel l'affaire serait renvoyée n'est pas tenu par les considérations du tribunal de police (35).

III. — Conclusion.

Si l'arrêt du 20 janvier 2014 permet de rappeler aux partisans de la thèse maximaliste que la notion d'« accident de la circulation » n'est pas aussi extensive qu'ils le souhaiteraient, il n'en clôt pas pour autant le débat, notamment quant à la notion de « risques de la circulation ».

Vingt années après l'introduction de l'article 601*bis* dans le Code judiciaire, l'objectif du législateur est-il atteint?

En transférant aux tribunaux de police le contentieux relatif aux « accidents de roulage », le législateur entendait principalement décharger les cours d'appel de ce contentieux, souffrant d'un important arriéré judiciaire (36). La commission du Sénat entendait également permettre un traitement des dossiers « plus humain et moins terrifiant » (allant jusqu'à affirmer que les tribunaux de police seraient « plus conviviaux »), en influençant ainsi « favorablement l'image de l'appareil judiciaire » (37), outre la spécialisation accrue des tribunaux de police.

Il s'agit à présent de ne pas dénaturer les objectifs du législateur en portant l'ensemble du contentieux ayant un rapport de près ou de très loin à des accidents qualifiés de « circulation », comme les accidents de ski, devant le tribunal de police, qui en deviendrait une instance moins spécialisée et plus lente, l'arriéré se voyant alors déplacé vers les tribunaux de première instance statuant en degré d'appel. Si le législateur a entendu viser un concept large, les nombreux déclinatoires de compétence engendrés par les incertitudes relatives aux contours de la notion d'« accident de la circulation » impliquent à eux seuls un délai supplémentaire dans le traitement des affaires, ce qui est contraire à l'idée première du législateur (38).

À cet égard, la lecture des travaux parlementaires laisse perplexe, lorsqu'il est affirmé par la commission du Sénat que la réforme devait impliquer une « unité de jurisprudence » et que le débat sur la légalisation de la notion de responsabilité objective devait permettre « de réduire l'engorgement des tribunaux par des affaires de circulation, ce régime donnant moins lieu à contestation » (39).

La volonté du législateur de laisser à la jurisprudence le soin de définir les concepts de la loi a été respectée. Celui-ci ne s'imaginait probablement pas que la jurisprudence

(31) Mons, 24 mai 2004, *J.L.M.B.*, 2004, p. 1480; S. Uhlig s'interroge sur ce point, dès lors que le recours au fondement pour déterminer la compétence du tribunal pourrait permettre de centraliser certains contentieux vers le tribunal de police et en exclure d'autres (S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, n° 14552/3 et 4).

(32) G. de Leval, *op. cit.*, p. 181; S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, n° 14552/6.

(33) *Idem*, n° 14552/10. N. Estienne s'interroge à juste titre : « comment faire comprendre un sophisme de ce genre aux justiciables? » (N. Estienne, « Questions choisies... », *op. cit.*, n° 13894/7). Voy. également T.-L. Eeman, A.-M. Naveau et A. Rondao Alfai, *op. cit.*, p. 179 et J.-S. Lenaerts, *op. cit.*, p. 171.

(34) J. Van Rossum, *op. cit.*, p. 52. Voy. également L. Brewaeys, *op. cit.*, pp. 5-6.

(35) J.-S. Lenaerts, *op. cit.*, p. 177.

(36) Proposition de loi du 26 février 1992 relative aux tribunaux de police, déposée par M. Arts, *op. cit.*, n° 1,2-209/1.

(37) Rapport du 3 juin 1994 fait au nom de la commission de la justice par M. Van Belle, *Doc. parl.*, Sén., sess. ord. 1993-1994, n° 5, 22-209/2.

(38) S. Uhlig, « La compétence civile... », *op. cit.*, n° 14552/1, 2 et 11.

(39) Rapport du 3 juin 1994 fait au nom de la commission de la justice par M. Van Belle, *op. cit.*, n° 8, 21, 22-209/2.

serait si vaste et disparate (40). À défaut d'une intervention législative souhaitée par certains (41), nous pouvons appeler à une jurisprudence plus uniforme, tant au profit des plaideurs qu'au profit des justiciables,

dans un objectif de sécurité juridique et d'image de la justice.

Sarah LARIELLE

Avocat au barreau de Bruxelles

(40) Si le législateur avait voulu intervenir, il aurait probablement déjà modifié la loi, à l'instar des modifications de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989.

(41) T.-L. Eeman, A.-M. Naveau et A. Rondao Alfa-ce, *op. cit.*, p. 178; J.-S. Lenaerts, *op. cit.*, pp. 170 et 180; T. Papart, « Accident de la circulation... », *op. cit.*, p. 132; S. Uhlig, « Questions actuelles... », *op. cit.*, p. 43.